

# 地域の活性化

---

平成25年3月26日  
太田臨時議員提出資料

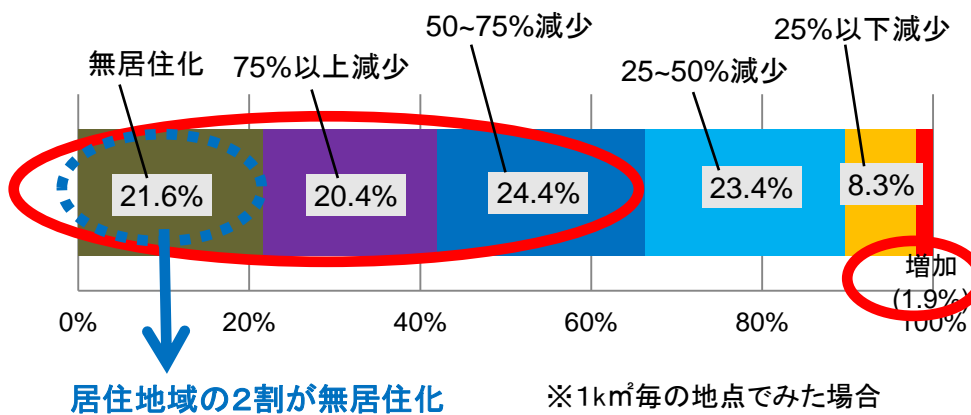
# 国土のグランドデザインの再構築

- 我が国の国土を取り巻く状況は大きく変わってきており、国土やインフラのメンテナンスを重視して、国土のグランドデザインを再構築する時期。
- 国土のグランドデザインを再構築するに当たって留意すべき前提は以下の4つ。
  - 人口の減少、低密度化・地域的偏在の進行
  - 厳しい国土条件(迫る大地震、局地化・集中する水害等)
  - 進行する社会資本の老朽化
  - 道州制、地方分権への対応

## 人口の減少、低密度化・地域的偏在の進行

- ◆ 2050年には現在の居住地域の6割以上(66.4%)の地点で人口が半分以下に減少

人口増減割合別の地点数\*



- ◆ 宮崎市の中心部では、駅周辺部を含め、多くの低未利用地が発生。

### ● 宮崎駅周辺部の現状(H25)



## 厳しい国土条件

- ◆我が国は山がちな国土条件のため、道路整備を行う場合、橋梁やトンネル等の構造物比率が高い。

各国の道路構造物比率の比較

日本	24.6%	高速自動車国道の平均値(2005年)
アメリカ	7.0%	インターステイトハイウェイの平均値(2003年)
イギリス	4.4%	高速幹線道路、一般幹線国道の平均値(2001年・イングランド地域)
フランス	2.6%	直轄高速道路及び国道の平均値(2005年)
ドイツ	10.1%	連邦アウトバーンの平均値(2005年)

※構造物比率=(橋梁延長+トンネル延長)÷全体延長

資料:平成17年(社)国際建設技術協会の調査による

## 進行する社会資本の老朽化

- ◆高度成長期以降に整備された社会資本が、今後20年で急速に老朽化。

建設後50年以上経過する社会資本の割合

	H24年3月	H34年3月	H44年3月
道路橋 [約40万橋(橋長2m以上の橋約70万のうち)]	約16%	約40%	約65%
トンネル [約1万本]	約18% ※H23年3月時点	約30% ※H33年3月時点	約45% ※H43年3月時点
河川管理施設(水門等) [約1万施設]	約24%	約40%	約62%
下水道管きよ [総延長:約44万km]	約2%	約7%	約23%
港湾岸壁 [約5千施設(水深4.5m以深)]	約7%	約29%	約56%

○ これらの前提を踏まえて、日本ならではの都市・地域のモデルをつかって、新たなグランドデザインを構築し、他の国々にも提示・展開。

# まちづくりの基本的な考え方

経済成長のエンジンとしての大都市の国際競争力を高めるとともに、地域の生活・経済活動の中心となる地方都市の活力を維持・向上することが重要。

## 大都市

○ 東京はじめ中核的な大都市は、グローバルな都市間競争を勝ち抜いて、我が国の経済成長のエンジンとしての役割を果たせるようにすべき。

⇒ グローバル企業の立地の促進等を図るため、災害(地震、都市型水害等)に対する脆弱性を克服し、国際都市にふさわしいビジネス環境と居住環境を実現。

## 地方都市

○ 拡散した市街地を再構築し、居住と経済活動の場としての機能を確保できるよう、コンパクト・シティ、スマート・シティを実現。

⇒ 人口減少の局面の下、中心市街地活性化等の個別の課題への対応から、中長期的視点に立った都市構造そのものを再構築する施策を推進。

## 大都市

- 税制、金融等の総合的な支援により、民間事業者による都市開発プロジェクトを推進するとともに、官民連携により国際都市にふさわしい、医療、教育など生活をサポートする機能を導入
- MICE（国際会議の誘致）やシティ・セールスの推進
- 老朽化したインフラの対策、密集市街地の整備、地下街の災害対策など都市の防災・減災対策の推進
- 首都圏空港の機能強化など基幹的なインフラの整備の促進 など

## 地方都市

- 税制・金融とリンクした土地利用誘導方策により、コンパクト・シティ実現のため住宅や商業機能等を都市の中心部に集積。併せて、空き地、空き店舗等をまとめる身の丈に合った市街地整備を推進。
- 人口に応じて医療、教育、商業等の生活に必要な機能を確保し、中心的エリアとのアクセスを確保
- 都市内にある公的機関が保有する不動産の有効活用を推進
- 地域の資源を活かした観光まちづくりの推進 など